

## 平成 27 年度 四国における交通施策のあり方検討会 議事概要

平成 28 年 3 月 30 日に平成 27 年度四国における交通施策のあり方検討会を開催しました。  
議事の概要については以下のとおりです。

1. 開催日時：平成 28 年 3 月 30 日（水）10:00～12:00
2. 開催場所：高松第二地方合同庁舎 5 階特別会議室
3. 出席者：  
学識経験者 3 名、地方公共団体 5 名、交通事業者等 5 名、その他関係機関 2 名、四国運輸局 10 名、四国地方整備局 2 名 計 27 名
4. 議題：
  - (1) 座長選任について
  - (2) 検討会の進め方について
  - (3) 四国における交通政策基本計画の推進状況について
  - (4) 人口減少下における四国の地域公共交通の確保・維持について

### 5. 議事概要：

#### 〔議事（1）〕

事務局からの推薦後、出席委員の了承により、井原健雄香川大学名誉教授が座長に選任された。

#### 〔議事（2）〕

事務局より、参考資料 1 に基づき、本検討会の主な検討事項、基本的な論点について確認。本日は、事務局より報告する交通政策基本計画推進に向けた四国における取組内容の全体像や、今後の公共交通の需要予測に係る概算結果等を踏まえ、四国の交通の課題、必要な交通施策のあり方・進め方、関係者に求められる役割等について議論いただきたい旨説明がなされた。

#### 〔議事（3）四国における交通政策基本計画の推進状況について〕

事務局より、参考資料 2 に基づき、交通政策基本計画の構成、内容等について説明がなされた後、資料 1・2 に基づき、四国における公共交通の現状及び交通政策基本計画の推進状況について、報告がなされた。

これらの説明、報告について、出席者より述べられた意見等の概要は以下のとおり。

#### ●地域公共交通ネットワークの確保・維持について

- ・ 本州四国連絡橋が供用されたが、四国は島国の地域特性を有しており、航路数が減少しているとはいえ、他の地域に比べて海上交通が高い役割を果たしている。このバランスを踏まえた交通施策を展開する必要がある。
- ・ 買物や通院などの根源的な目的と、目的達成をサポートする交通の 2 つはセットであり、施設の配置や土地利用を所与のものとして交通計画を考えるのではなく、まちづくりと交通は平等に議論しなければならない。その意味で、「コンパクト+ネットワーク」の考

え方は先進的であると言える。四国で地域公共交通網形成計画が作成・検討されているエリアは小さいが、少しずつ取組を進めて欲しい。

- ・ 幹線交通の利用を促進するには、鉄道駅やバス停までのアクセス、つまり二次交通の充実が必要である。しかし、二次交通が脆弱であるため、幹線系統の利用が伸び悩んでいる。幹線交通と二次交通によりネットワークを形成するという観点が重要である。
- ・ 日本では、地域公共交通ネットワークの定義を狭義に解しており、バス、鉄道、道路などインフラが整備されているかどうかに関心が置かれがちである。しかし、ネットワークとは繋がりとして広く深く理解されるべきである。すなわち、幹線とフィーダーの接続もネットワークであり、また、行政、事業者といった組織間の連携や、住民に理解を求め、行政や事業者十分にフィードバックがなされること等もネットワークである。
- ・ キーワードは連携であり、交通とまちづくりとの連携や組織間の連携について、その中身を詰めていかなければならない。
- ・ 大都市圏に比べ、地方では速いペースで人口減少が進んでおり、国立社会保障・人口問題研究所によると、2010年から2040年までに大都市圏では10%人口が減少する一方で、四国を含めた地方圏は20%から30%減少すると推計されている。人口減少社会において、いかに公共交通を維持するかが課題となっている。

#### ●交通系 IC カードの相互利用の推進

- ・ 東京から来る来訪者が、空港リムジンバスで Suica 等の相互利用可能な IC カード（10 カード）が使えないことに意外な顔をしているところを見る。訪日外国人旅行者が増加する一方で、国内の旅行者は減少気味と聞くと、来訪者に便利なサービスを提供するという意味では、10 カードの利用環境の整備は重要である。
- ・ 地域独自カードと 10 カードの互換性に関するお客様からのお問い合わせは多い。投資が課題であるものの、10 カードの利用環境の整備や、四国内の地域独自カードの連携についても重要な問題であると認識している。

#### ●自転車の活用に向けた取組の推進

- ・ 公共交通と一体のものとして自転車の活用に向けた取組を推進するうえでは、あわせて自転車の運転中はスマートフォンを使用しないなど、マナーや安全に関する議論も行っていくことが必要である。

#### ●交通を担う人材の確保・育成

- ・ 鉄道運転士、車掌、バスの運転手などの人材が不足し、かつ高齢化していることに大きな問題意識を持っている。人手不足によって超過勤務が増加しており、当然、安全への投資や教育はしっかりと行っているものの、新規採用は厳しい現状である。人材不足が要因となって、次の事業展開、インバウンドへの対応も後手に回っている。構造的な問題であり、解決が難しい。

#### 〔議事（４）人口減少下における四国の地域公共交通の確保・維持について〕

事務局より資料３に基づき、四国における公共交通需要の見通しについて試算結果が示され、今後本格的な人口減少社会を迎える中で、公共交通需要が減少し、鉄道、バス等の公共交通における路線・サービス水準の長期的な維持・存続が困難となることが想定される旨説明がなされた。また、公共交通需要の創出の観点からインバウンドを中心とした観光振興の取組を一層進めるとともに、関係者間で公共交通の確保・維持方策の検討を行うことの必要性について、述べた。

続いて、ＪＲ四国より資料４に基づき、取組状況等の説明がなされた。

ＪＲ四国からの説明、出席者より述べられた意見等の概要は以下のとおり。

#### ●地域公共交通ネットワークの確保・維持について

- ・平成 23 年 7 月に「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」から出された提言に沿って事業を行っており、地域と連携した観光列車の運行や、外国人観光客向けの広域鉄道パス「ALL SHIKOKU Rail Pass」の発売等により収入確保に取り組んでいる。しかし、利用者の減少により経営環境は厳しく、今後も人口が減少する中、どのようにサービスを維持するかが大きな課題であると認識している。JR 四国の路線維持を国だけの責務と考えるのではなく、鉄道やその他の公共交通を四国の中でどう維持していくのか、地域で議論を進めていただきたい。
- ・バス事業の生き残りのために、地域公共交通網形成計画の作成を進めて欲しいと考えている。コンパクトシティを目指すという都市計画の実現に交通計画は必要不可欠である。しかし、現状では、幹線とフィーダーのネットワークを形成するどころか、逆に幹線系統を縮小せざるを得ないという、待ったなしの状況にあることを分かっていたいただきたい。特に国の支援制度を外れた路線は、一定程度自治体の補助があっても、撤退せざるを得ない。公設民営など、運営のみ事業者任せの方法を考えることが必要ではないか。赤字補填では事業者の自主努力の意欲が削がれてしまうことから、事業者の状況を見極めた支援をしていただきたい。
- ・ライドシェアや自動運転などによりタクシーを巡る環境も変化すると考えられるが、観光や介護、子育ての分野でタクシーが提供できるサービスを展開していきたい。チャイルドシートの設置や、訪日外国人とのコミュニケーション能力の向上等について考えていく必要がある。
- ・地形上の制約等からマイカー利用率が高く、コンパクトシティ化に関しても課題が多いが、公共交通の確保維持に向けて、利便性向上と利用促進を推し進めるため、バス事業者とともにバスロケーションの整備について検討を進めている。
- ・基礎自治体は、まちづくり等の観点から自治体内の公共交通について施策を講じ、県は広域的な公共交通ネットワークの整備の観点から交通事業者や基礎自治体に支援を行っている。
- ・県と基礎自治体の役割をはっきりさせることが重要であると同時に、ゼロサムではなく、県と基礎自治体で連携、補完し合うことが必要である。責任転嫁にならないよう、お互いに誤解のない協力を行って欲しい。

- ・ 人口減少の流れの中、交流人口の増加によって公共交通の活性化を図りたいと考え、県内のイベントに合わせて、JRを降りた後の目的地までの二次交通の情報が収集できるよう、乗換検索サービス事業者と公共交通事業者に働きかけて、乗換検索システムの内容の充実を図った。
- ・ 地域公共交通網形成計画を作成中である。市街化区域においてはJR、路面電車、路線バスがあり、公共交通相互の連携やバリアフリー化について検討していく。また、市街化調整区域外においては、人口規模と高齢化の状況に応じて、定時定路線型の乗合タクシーやデマンドの導入等について支援施策を考えていきたい。

#### ●バリアフリー化の推進

- ・ バリアフリーに関し、今年度四国全体で4両の福祉タクシーを導入したものの、平成32年度末に目標とする約1,500台を超えることは厳しいと思われる。国の支援制度を受けるためには、地域の協議会において合意が必要であるが、協議会の開催が少ない地域では、そもそも支援の議論の土俵に乗らない。県においては市町村に協議会の開催を促していただきたい。

#### ●交通系ICカードの相互利用の推進

- ・ バス事業にもICカードと相互利用可能なICカードの導入は必要であると思われるが、四国では鉄道と一体的に地域独自カードが導入されてきたということに留意が必要である。国の補助を受けてバス事業単独でICカードを導入したとしても、5年後のシステム更新時には投資に耐えられないのが実情である。

#### ●鉄道の高速化

- ・ 四国4県と四国経済連合会を中心に、四国の新幹線導入実現に向けて、地域の機運醸成や国への働きかけを協力して実施させてもらっている。
- ・ 四国の新幹線整備に向けて、四国4県や経済界で取組を進めており、四国圏広域地方計画の中でも長期的な課題として記述されたところ。この検討会の資料に新幹線に関する記載がないことは極めて不自然である。
- ・ 公共交通は、都市間移動、通勤・通学等で一定の利用が見込まれる地域内の移動、自治体内の生活の足の確保についての大きく3つに区分して検討していく必要があると考える。このうち都市間移動の高速化については、市町村、県のみでは検討が困難であり、国とともに検討していく必要がある。

#### ●交通を担う人材の確保・育成

- ・ タクシーにおいても人材育成の問題が深刻である。昨年10月からタクシー運転手が登録制になり、本年2月末時点で四国4県において6,855名が登録しているが、香川県の1,661名のうち、60歳未満は約30%となっている。若いドライバーが仕事を続けられる環境づくりが難しい。消費税増税に向けて、運賃の考え方自体を変えていく必要があるのではないか。首都圏では初乗りの距離を短縮する実証実験を行っており、地方でも関係者が

議論し、検討していく必要があると思われる。

- ・ 自治体職員のスキルアップの観点から県と市町村の連絡会議を開催しており、組織間のネットワークの形成を図っている。当該連絡会議では、地域交通網形成計画を作成した自治体職員から事例発表をしていただいた。
- ・ 今後の課題として、船員や運転手等の人材不足があげられ、交通事業者と話し合う場を設けていきたい。

以上